

Transport aérien : quels risques juridiques et financiers pour les clubs ?

La disparition au-dessus de la Manche, le 21 janvier 2019, du joueur de football Emiliano SALA et du pilote de l'avion qui l'emmenait vers son nouveau club à Cardiff nous rappelle que la troisième dimension n'est pas un espace sans risque, qui connaît aussi ses drames. Lesquels soulèvent systématiquement leur lot de questions. S'il reviendra aux enquêteurs d'éclaircir les zones d'ombre d'ordre technique et opérationnel de cet accident, une question plus générale que tout un chacun peut légitimement se poser aujourd'hui est de savoir pourquoi un joueur si talentueux, possédant une forte valeur sur le marché des transferts, a-t-il bien pu se trouver embarqué dans un avion monomoteur à pistons, pour un vol privé effectué à vue, de nuit, dans des conditions météo difficiles et au-dessus d'un océan glacial ?

Dans cet article, Philippe RENZ (ci-contre en photo), avocat suisse spécialisé dans le domaine de l'aviation, expose les bases du transport aérien ainsi que les règles qui lui sont applicables, et relève quelques mesures de précaution que les passagers et les clubs pourraient prendre pour minimiser leurs risques.



Les circonstances de l'accident d'*Emiliano Sala* n'échappent pas au questionnement, abondamment relayé par la presse ces dernières semaines : le crash est-il dû à un problème technique ou à un facteur humain ? Le givre a-t-il joué un rôle ? S'agissait-il réellement d'un vol privé, ou d'un vol commercial illégal ? Le pilote était-il suffisamment qualifié ? S'il reviendra aux enquêteurs d'éclaircir ces zones d'ombre d'ordre technique et opérationnel, une question plus générale que tout un chacun peut légitimement se poser aujourd'hui est de savoir pourquoi un joueur si talentueux, possédant une forte valeur sur le marché des transferts, a-t-il bien pu se trouver embarqué dans un avion monomoteur à pistons, pour un vol privé effectué à vue, de nuit, dans des conditions météo difficiles au-dessus d'un océan glacial ? Car si voyager jusqu'au bout du monde à bord d'un avion de ligne est statistiquement bien plus sûr que d'aller en voiture acheter son pain au coin de la rue, tout passager quel qu'il soit se devrait de prendre certaines précautions avant de s'embarquer dans un vol non-commercial (privé) avec un pilote dont il ne connaît ni les compétences ni l'expérience aéronautiques, à bord d'un avion dont il ne connaît pas l'état technique.

En effet, même si l'aviation non-commerciale demeure elle aussi globalement sûre, il n'est pas rare que des pilotes et des exploitants d'aéronefs exposent leurs passagers, par négligence ou même en toute conscience, à des risques que ceux-ci ne sont pas en mesure d'appréhender mais qui sont inacceptables pour leur sécurité. L'accident d'*Emiliano Sala* semble en être un cas d'école.

Or le joueur argentin n'est pas le seul, car trop peu de passagers sont conscients de ces risques, dont le contrôle échappe également aux autorités de surveillance de l'aviation civile. D'où l'intérêt pour le citoyen lambda, et pour tout footballeur de haut niveau et leurs clubs qui sont connus pour affréter fréquemment des avions pour leurs déplacements privés et professionnels, de mesurer ces risques en toute connaissance de cause en amont, avant de monter à bord. Le tour d'horizon ci-dessous a pour objet d'exposer les bases du transport aérien et des règles qui lui sont applicables, et de relever quelques mesures de précaution que les passagers et les clubs pourraient prendre pour minimiser leurs risques.

I. Vols commerciaux ou vols privés

Les occupants de l'espace aérien se font, d'année en année, de plus en plus nombreux. Du rapace à l'avion de ligne, en passant par le drone, le planeur ou le jet d'affaires, tous ne sont pas logés à la même enseigne lorsqu'il s'agit d'assurer leur cohabitation en toute sécurité. Alors que certains occupants sont chassés ou capturés pour écarter le danger qu'ils représentent, le transport aérien de personnes est réglementé depuis des décennies par les autorités de l'aviation civile selon des standards distincts, les uns pour les vols commerciaux et les autres pour les vols privés. Une distinction qui se justifie pour tenir compte aussi bien de la diversité des besoins de toutes les catégories d'utilisateurs de l'espace aérien, que des risques qu'ils engendrent pour eux-mêmes, pour les passagers qu'ils transportent ou pour les tiers au sol.

La réglementation internationale en matière d'aviation civile trouve son origine dans les règles et les recommandations édictées par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, une organisation de l'ONU basée à Montréal. Celles-ci définissent des **standards minimaux** qui sont repris par chaque pays dans sa législation nationale, en Europe par l'Union européenne, qui les a concrétisés depuis le début des années 2000 dans une réglementation qui compte parmi les plus denses et strictes en la matière. La réglementation aérienne traite de multiples facettes du transport aérien, aussi bien sous l'angle de la certification et de l'entretien des aéronefs, que de la sécurité des vols, dont les normes distinguent justement les vols commerciaux, soumis aux règles les plus strictes, des vols privés, soumis à des règles plus souples dont la rigueur dépend du risque que l'aéronef est susceptible de comporter et du risque qui est accepté par le passager.

Car hormis la protection des membres d'équipages et des personnes et des biens au sol, le but de la loi en ce qui concerne la protection des passagers est simple : le citoyen lambda qui paie pour son vol et qui n'a aucune maîtrise sur l'exploitant de l'aéronef, est un passager commercial qui doit être protégé par les règles les plus strictes. C'est typiquement le cas des passagers des avions de ligne. À l'autre bout de la chaîne, **le passager qui monte à bord d'un aéronef sans bourse délier ne peut pas**

s'attendre, ni prétendre, à se voir offrir de la part de l'exploitant de l'aéronef le même niveau de sécurité que celui offert par une compagnie aérienne. Ce passager non-commercial, la loi le protège également, mais par des règles plus souples.

L'application de ce principe général - qui veut que celui qui paie pour une prestation doit avoir la garantie de sa qualité, alors que celui qui la reçoit gratuitement ne doit pas s'attendre à ce qu'elle soit parfaite - à l'aviation n'est pourtant pas si simple. En effet, **le critère de la rémunération choisi par le législateur pour distinguer les vols commerciaux (payants) des vols privés (gratuits) donne lieu, rien qu'en Europe, à une multitude d'interprétations différentes et connaît des exceptions.** Ce qui a pour conséquence que dans l'aviation de loisirs et dans l'aviation d'affaires, il sera souvent difficile pour un passager de savoir si l'exploitant de l'aéronef qui va le transporter est en droit de lui demander une rémunération pour le vol, et si oui, combien, et quel sera le niveau de sécurité que le passager obtiendra à ce prix. Quelques explications et exemples concrets de cette problématique s'imposent.

II. La rémunération, un critère variable

La réglementation européenne définit le transport aérien commercial comme « *l'exploitation d'un aéronef en vue de transporter des passagers, du fret ou du courrier contre rémunération ou à tout autre titre onéreux* ». Elle ne définit cependant pas de manière plus détaillée ce que signifie le terme « *rémunération* », ni la notion de « *à tout autre titre onéreux* ». Cette incertitude a conduit les 32 Etats européens soumis à cette législation à lui donner, au fil du temps, des interprétations les plus diverses. Ainsi, si certains pays estiment que 1 € vaut déjà rémunération, d'autres sont plus larges et entendent par-là le bénéfice généré par le pilote ou l'exploitant, une fois tous les coûts effectifs du vol (location de l'aéronef, fuel, taxes d'atterrissages, etc.) couverts. Par ailleurs, alors que certains pays estiment qu'un repas au restaurant payé au pilote par le passager lors d'une escale vaut « *rémunération* », d'autres considèrent que les frais d'hébergement payés aux pilotes à

destination n'ont pas un caractère onéreux au sens de la législation. De même, alors que certains pays estiment qu'au sein de structures dites « club », les passagers membres du club peuvent rémunérer sans limite l'exploitant non-commercial sans que le vol soit considéré comme commercial, d'autres pays s'opposent à une telle interprétation de la loi. *Last but not least*, la législation européenne déroge elle-même à son interdiction de rémunération pour des vols privés en permettant aux passagers et au pilote d'un avion quel qu'il soit, mais d'un poids inférieur à 5 700 kg et qui n'est pas équipé d'une turbine, de se partager les frais d'un vol non-commercial, ce qui signifie que le pilote perçoit une rémunération pour couvrir les frais du vol.

Si cette dernière exception est utilisée par des pilotes de loisirs pour alléger la facture de leur passion à la fin du mois, ou par des pilotes qui proposent des vols en co-avionnage, le problème de cette exception, ainsi que des diverses interprétations et pratiques divergentes susmentionnées en matière de rémunération, c'est que le passager sera le plus souvent trompé par ce flou artistique laissé par la réglementation. En effet, alors que les autorités de l'aviation civile ont elles-mêmes des difficultés à interpréter la loi, il ne peut raisonnablement pas être exigé du passager lambda que celui-ci sache que le fait de payer pour son vol ne signifie pas automatiquement la garantie d'une sécurité maximale ; que les critères de la rémunération tolérée pour un vol privé sont différents s'il monte à bord d'un Pilatus PC-12 ou d'un Piper Malibu par exemple, où alors dans un jet privé ; que la question de l'admissibilité ou non de la rémunération ne doit pas s'analyser uniquement sous l'angle du droit applicable dans le pays de départ ou d'arrivée du vol, mais également sous l'angle du droit applicable au pays d'immatriculation de l'appareil. Dans un tel brouillard juridique, les passagers ne peuvent pas s'y retrouver et ils ne sont aujourd'hui protégés efficacement ni par la réglementation, ni par les autorités de l'aviation civile, lesquelles ne réagissent à un problème de sécurité qu'en fonction de la grandeur du trou et du nombre de morts qu'un accident laisse au sol.

En attendant mieux, il revient aux passagers de prendre eux-mêmes les précautions qui s'imposent lorsque, contre rémunération, ils montent à bord d'un aéronef d'un exploitant dont l'autorisation

pour effectuer des vols commerciaux ne leur saute pas aux yeux. La plus grande prudence s'impose donc, non seulement pour éviter aux passagers de se trouver embarqués dans une opération illicite, mais aussi et surtout pour des raisons de sécurité.

III. Sécurité technique et opérationnelle

Le taux des accidents d'aéronefs, lorsqu'il est calculé en fonction du nombre de kilomètres parcourus par passager, ne cesse de diminuer une décennie après l'autre. Un des facteurs importants de ce recul est un système de certification technique et d'entretien des aéronefs qui a fait ses preuves. Un aéronef admis à la circulation par une autorité de l'aviation civile est en effet techniquement très sûr, et les accidents causés par un problème purement technique sont de plus en plus rares. À l'inverse, les facteurs humains sont la cause de plus de 70 % des accidents, l'influence de conditions météorologiques particulières et les erreurs du contrôle aérien complétant le tableau des causes d'accident.

Sous l'angle de la sécurité technique, tout aéronef, une fois certifié et sorti d'usine, fait l'objet d'un programme d'entretien dont la rigueur et la régularité dépend de la complexité et du taux d'utilisation de l'appareil. En vertu de la réglementation internationale, il revient à l'autorité de l'aviation civile du pays dans lequel l'aéronef est immatriculé de s'assurer que l'exploitant de l'aéronef fasse entretenir son aéronef par des sociétés de maintenance spécialisées, dans les intervalles requis par le constructeur de l'aéronef. Ainsi Par exemple, c'est la Direction générale de l'aviation civile française qui est responsable de la surveillance technique des avions immatriculés en France (avec le préfixe « F »).

Parmi les exceptions à ce principe, la réglementation européenne prévoit depuis quelques années que les aéronefs à motorisation complexe, soit notamment tous les jets d'affaires, qui ne sont pas immatriculés dans un pays européen mais qui sont exploités la plus grande partie de leur temps en Europe - il en existe plusieurs milliers sur le continent, principalement des aéronefs immatriculés aux Etats-Unis (avec le préfixe « N ») - doivent également être soumis aux règles européennes en la matière,

qui sont souvent plus strictes qu'ailleurs. Ainsi, l'exploitant d'un jet d'affaires de type Bombardier immatriculé aux Etats-Unis mais basé en Allemagne ne devra pas seulement respecter le programme de maintenance imposé par le constructeur canadien et les règles d'entretien édictées par la Federal Aviation Administration - l'autorité de l'aviation civile américaine -, mais également engager une entreprise spécialisée en Europe qui devra s'assurer que l'aéronef est entretenu conformément aux règles qui lui sont applicables, et qu'il se trouve ainsi en tout temps en état de pouvoir voler de manière sûre : un système de suivi de navigabilité qui est propre à l'Europe et n'existe pas aux Etats-Unis. Cette double surveillance technique, qui n'est pas imposée aux plus petits avions du type de celui dans lequel *Emiliano Sala* a embarqué, se justifie par le fait que ce sont les règles du pays (ou pour l'Europe, du continent) au-dessus duquel l'aéronef crée un risque qui doivent s'appliquer en priorité. Les fameuses listes noires, qui bannissent au-dessus du territoire européen un certain nombre de compagnies aériennes considérées comme dangereuses ou provenant de pays dont les autorités de surveillance sont inexistantes ou trop peu crédibles, sont également une application de ce principe de précaution.

Sous l'angle des opérations aériennes, la sécurité des vols est assurée par une combinaison de règles qui, d'une part, imposent aux exploitants d'aéronefs des obligations en matière d'organisation et de procédures opérationnelles, et d'autre part, définissent les qualifications, l'entraînement et l'expérience que les pilotes doivent posséder afin de pouvoir exercer leur fonction en toute sécurité. La rigueur ou la plus grande souplesse de ces règles varient en fonction de l'activité commerciale ou privée de l'exploitant. Ainsi une compagnie aérienne, un exploitant commercial de jets d'affaires ou d'hélicoptères, ou un aéro-club régional exploitant des petits avions de tourisme sous un régime commercial, ont en premier lieu l'obligation de posséder une autorisation d'exploitation commerciale délivrée par l'autorité de l'aviation civile compétente. Sans ce sésame, aucun vol commercial contre rémunération n'est possible. Ces exploitants commerciaux doivent ensuite et surtout posséder un certificat de transporteur aérien (CTA), qui est délivré par la même autorité après un long processus de certification, et qui

atteste que l'organisation interne de l'exploitant - qui inclut la nomination de personnel qualifié à des postes à responsabilité - et les procédures opérationnelles appliquées par l'exploitant - qui incluent un système de gestion des risques - sont propres à assurer des vols en toute sécurité. Les pilotes qui opèrent les vols commerciaux de ces exploitants doivent disposer de licences de vol professionnelles, ils doivent s'astreindre à des entraînements réguliers - notamment en simulateur lorsqu'ils pilotent des avions de ligne ou des jets d'affaires -, et ils doivent suivre les ordres et les procédures opérationnelles de leur exploitant. Mettre en place et maintenir une telle organisation commerciale, répondant aux standards les plus stricts et soumise à la surveillance permanente des autorités, est extrêmement onéreux. C'est la raison pour laquelle seuls les exploitants commerciaux sont autorisés à proposer des vols contre rémunération, leur permettant de générer des revenus pour financer leur activité commerciale et de dégager, si possible, quelques bénéfices.

De leur côté, **les exploitants non-commerciaux (privés) ne doivent pas remplir des exigences réglementaires aussi strictes pour leurs opérations aériennes et font l'objet d'une surveillance plus souple, voire d'aucune surveillance du tout de la part des autorités.** Ainsi au sommet de la pyramide de sécurité, l'exploitant privé d'un jet d'affaires a l'obligation d'adopter des procédures opérationnelles et de nommer au moins un responsable apte à s'assurer que ces procédures soient suivies par ses pilotes. Des pilotes qui peuvent se contenter de posséder des licences non-professionnelles de vol, mais qui doivent justifier des qualifications et de l'expérience nécessaires pour les appareils qu'ils opèrent. Là également et pour les raisons évoquées ci-dessus, l'exploitant privé d'un jet d'affaires immatriculé dans un pays non européen fait l'objet d'une double surveillance opérationnelle s'il déploie ses activités principalement en Europe. Au bas de la pyramide, on trouve le pilote de loisirs qui emmène sa famille et ses amis pour un tour d'hélicoptère dans les Alpes ou pour des escapades en avion à l'étranger, ou un homme d'affaires qui pilote lui-même son avion à hélice dans le cadre de ses déplacements professionnels. Ces exploitants privés, qui sont la plupart du temps les pilotes eux-mêmes, la loi ne les soumet à aucune obligation

en termes d'autorisation, d'organisation et de procédures opérationnelles. Les seules conditions à remplir sont que ces pilotes disposent d'une licence de vol non-commerciale, qu'ils puissent justifier des qualifications nécessaires pour les types d'aéronefs et de vols qu'ils opèrent (par exemple, un avion monomoteur ou bimoteur, un vol de nuit, un vol aux instruments, etc.), et qu'ils effectuent à intervalles réguliers un vol de contrôle de leurs compétences en compagnie d'un examinateur.

Tous ces exploitants privés, qui sont toutes catégories d'aéronefs confondues plus de 100 fois plus nombreux que les exploitants commerciaux, n'ont pas le droit de demander à leurs passagers de les rémunérer d'une quelconque manière, si ce n'est dans les limites évoquées plus haut, en fonction des diverses pratiques des pays européens en la matière. S'ils violent cette interdiction, ils se rendent coupables de vols commerciaux illicites, des pratiques qui sont courantes aussi bien dans l'aviation d'affaires que dans l'aviation de loisirs, mais contre lesquelles les autorités de l'aviation civile n'ont que trop peu de moyens de lutter. Une impuissance dont profite un certain nombre d'exploitants privés qui financent ainsi leur passion ou leur business en toute illégalité, au détriment de leurs passagers dont ils trahissent la confiance.

IV. Un risque acceptable ?

Le passager qui veut effectuer un voyage de moyenne distance en Europe, comme l'a fait *Emiliano Sala* entre Cardiff et Nantes, dispose de plusieurs options. Il peut emprunter un vol de ligne, affréter un avion d'affaires commercial, opter pour du co-avionnage à bord d'un petit avion tout en partageant les frais du vol avec les autres occupants, ou trouver un pilote qui soit d'accord de l'emmener à destination gratuitement et sans aucune autre forme de compensation. Un dernier cas de figure qui semble cependant plutôt rare. Admettons que vous soyez ce passager : quelle option choisiriez-vous ? Êtes-vous plutôt du type « *j'ai peur de l'avion* », et donc vous ne monterez qu'à bord d'un avion de ligne dans lequel on vous servira du café et du vin pour que vous puissiez survivre à votre anxiété du voyage ? Ou plutôt du

type aventurier, qui n'a pas peur des turbulences et qui est prêt à enfiler un gilet de sauvetage pour toute la durée du trajet afin de parer tout risque d'amerrissage forcé en cas de panne de votre avion monomoteur ? Car face au risque, son appréhension et son acceptation, chaque passager est différent et l'important, c'est que vous, comme passager, le compreniez et que vous puissiez faire votre propre choix, de l'accepter ou de le refuser. Par vous-même, en toute connaissance de cause, et sans influence externe quelle qu'elle soit. Car si ce risque se concrétise par un accident ou un incident, c'est vous, votre intégrité, vos intérêts financiers, qui seront touchés.

Encore une fois, l'aviation, même non-commerciale, demeure sûre. Et la survenance d'un accident n'est que rarement liée à la concrétisation d'un seul facteur de risque, mais à une accumulation de plusieurs de ces facteurs. **Vous avez donc un intérêt à limiter le nombre de ces facteurs de risque avant d'opter pour tel ou tel moyen de transport.** À ces fins et en suivant le bon sens, vous pouvez considérer le fait que de voler à bord d'un avion de ligne avec deux pilotes aux commandes est de loin le moyen de transport le plus sûr ; le fait aussi, statistiques à l'appui, qu'il est bien plus sûr de voler à bord de jets d'affaires que de petits avions de tourisme à hélice ; le fait que d'avoir deux pilotes à bord est un gage de sécurité supplémentaire ; le fait qu'un pilote titulaire d'une licence professionnelle possède une formation bien plus étendue qu'un pilote titulaire d'une licence privée ; le fait qu'un pilote professionnel qui vole 400 heures par année a bien plus d'assurance aux commandes qu'un pilote privé qui ne vole que par beau temps, quelques heures par année, afin de pouvoir conserver sa licence ; le fait que de voler à bord d'un aéronef à deux moteurs est souvent plus sûr que s'il n'en a qu'un ; le fait qu'une turbine est plus fiable qu'un moteur à piston ; le fait que de pouvoir voler aux instruments dans les nuages donne au pilote plus de flexibilité et de sécurité que de voler à vue ; le fait que de voler à vue est plus dangereux de nuit que de jour ; le fait que de voler au-dessus du sol donne plus de chances de survie en cas de panne que lors de vols au-dessus de l'eau.

Aux facteurs de risque en matière de sécurité, il faut ajouter un **risque financier** si vous montez

à bord d'un aéronef pour un vol gratuit, lorsque l'aéronef est opéré par un exploitant qui n'est pas titulaire d'une autorisation d'exploitation commerciale. Dans un tel cas, vous devez savoir que si vous subissez un dommage durant ce vol, l'assureur qui assure l'exploitant à titre obligatoire refusera de couvrir votre dommage tant que vous, ou votre famille en cas de décès, n'aurez pas pu démontrer, si nécessaire par voie judiciaire, que le dommage a été provoqué par la faute de l'exploitant, respectivement par celle de son pilote. **Le régime légal des assurances aériennes prévoit en effet que seuls les passagers payants, ou les passagers transportés gratuitement par des exploitants commerciaux, peuvent bénéficier d'une couverture automatique du dommage à hauteur d'un montant de base de 113 000 droits de tirage spéciaux (soit à ce jour environ 140 000 €), et ce indépendamment de toute faute du transporteur aérien.** Un vol gratuit n'est ainsi pas sans risque.

V. Les joueurs de haut niveau, des passagers particuliers

Si le citoyen lambda est maître des risques qu'il prend au quotidien dans ses loisirs ou sa profession, certains sportifs professionnels ne sont pas seuls à décider des risques qu'ils sont autorisés à prendre hors de leur cadre professionnel. C'est principalement le cas des joueurs des sports collectifs dont les clubs interdisent en général aux joueurs, dans les contrats de travail qu'ils ont avec eux, l'exercice d'activités « à risque » telles par exemple que le saut en parachute, l'escalade, la moto ou le snowboard. Les joueurs de football de haut niveau sont particulièrement concernés par ces clauses d'interdiction, du fait de leur salaires et de leur valeur de transfert élevés qui constituent aussi bien un risque financier qu'une source potentielle de revenus pour les clubs, lesquels ont ainsi un intérêt primordial à protéger l'intégrité physique de leurs employés à forte valeur ajoutée. Or nombre de joueurs de football sont connus pour être friands de voyages en avion dans leur temps libre et la question qu'il est légitime de se poser au vu du drame d'*Emiliano Sala*, est celle de savoir si certains types de transports aériens devraient leur être interdits par les clubs, du fait de leur risque accru.

En effet, et sans tomber dans l'émotionnel suite à un tel événement qui demeure heureusement plutôt rare, il paraît difficile de justifier que les activités à risque interdites aux joueurs, telles celles mentionnées ci-dessus, constituent un risque objectivement plus élevé que celui de s'embarquer dans un avion monomoteur à pistons, pour un vol de nuit effectué dans des conditions difficiles au-dessus d'un océan glacial qui ne laisse que peu de chances de survie en cas d'amerrissage forcé. Et ce indépendamment des qualifications et de l'expérience du pilote de l'avion. Certes, un joueur ne voyage pas aussi souvent en avion qu'il ferait de la moto ou du snowboard si ces activités lui étaient permises, mais le risque existe et **les clubs pourraient se poser la question si leurs clauses d'interdiction ne devraient pas s'étendre aux voyages privés en avion de leurs joueurs, lorsque ce risque dépasse les limites du raisonnable.** Des limites qui paraissent clairement dépassées dans certaines conditions de vol lors d'opérations non-commerciales.

Les clubs de football sont eux aussi très demandeurs en déplacements pour les besoins de leurs équipes phares ou de leurs managers. Certains d'entre eux ne semblent cependant pas être très regardants sur les conditions de sécurité, et la légalité ou non, des vols rémunérés qu'ils affrètent alors qu'ils auraient tout intérêt à prendre leurs précautions pour des questions évidentes de responsabilité. En effet, **le club qui ne prend pas les précautions minimales qui peuvent être attendues de lui lorsqu'il affrète un vol en tant qu'employeur ne pourra pas se dédouaner facilement de sa responsabilité vis-à-vis des victimes ou de leurs familles au cas où le vol, illicite ou opéré dans des conditions de sécurité précaires, venait à mal tourner.** Le club s'expose également, dans un tel cas, à connaître les mêmes difficultés face aux assureurs couvrant les risques liés aux blessures et aux accidents de ses joueurs qui présentent les plus gros risques financiers du club.

Dès lors, les clubs se devraient de définir un cadre clair à leurs opérations aériennes et d'affréter exclusivement des avions, qu'ils soient petits ou grands, exploités par des transporteurs aériens titulaires d'une autorisation d'exploitation commerciale et d'un CTA en cours de validité. Ils trouveront en général la liste de ces exploitants

commerciaux sur le site internet de l'autorité de l'aviation civile du pays dans lequel l'exploitant possède son siège. Par ailleurs, **lorsque les clubs font appel à des exploitants commerciaux de petits avions, du type Pilatus PC-12 ou autres, ils ont intérêt à s'assurer que la somme d'assurance maximale figurant dans la police d'assurance du transporteur aérien soit suffisante pour couvrir le dommage qui pourrait être subi en cas d'accident, car la valeur marchande d'un seul joueur pourrait dans certains cas aisément la dépasser.**

Un voyage dans la 3^{ème} dimension requiert définitivement quelques précautions.

Par Philippe Renz

Philippe Renz est un avocat spécialisé dans l'aviation et dans le sport. Avant de fonder Renz & Partners, il travaillé plusieurs années en qualité de juriste et d'enquêteur à l'Office fédéral de l'aviation civile suisse, puis dans des cabinets d'avocats à Londres et Genève.

En aviation, Philippe Renz conseille ses clients pour toutes les questions de réglementation aérienne nationale et internationale et les assiste dans leurs procédures contentieuses civiles, administratives et pénales. Il leur fournit également des conseils relatifs à la vente, l'acquisition, la location, la détention, l'exploitation et l'entretien d'aéronefs et les assiste dans la négociation de leurs contrats.

Dans le domaine du sport, Philippe Renz conseille ses clients en matière contractuelle, de réglementation, ainsi que dans leurs procédures contentieuses, notamment en matière de dopage. En tant qu'intermédiaire, il représente des joueurs dans la négociation et la conclusion de leurs contrats de travail avec des clubs.